Deutscher Bundestag
8. Wahlperiode

Drucksache 8/31

05.01.77

Sachgebiet 9

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Erweiterter Verkehrswegeplan für das Zonenrandgebiet

hier: Bericht des Bundesministers für Verkehr 1976 über den Fortgang der Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes
— Drucksache V/3711 —

In Fortführung der Verkehrserschließung hat sich seit 1974 folgendes ergeben (Stand: August 1976):

I. Grenzübergänge zur DDR und CSSR

Zu den bestehenden Grenzübergängen zur DDR und CSSR sind im Berichtszeitraum keine weiteren Übergänge hinzugekommen.

Infolge des gestiegenen Reiseverkehrs wurden Ausbaumaßnahmen an den Grenzübergangsstellen zur DDR sowie an einigen Zufahrtsstraßen erforderlich. Der Pkw-Verkehr in die DDR stieg seit Ende 1974 nochmals beträchtlich an, nachdem das Erfordernis einer besonderen Begründung für die Benutzung des eigenen Pkw entfallen war; im grenznahen Verkehr, in dem dieses Erfordernis zunächst fortgegolten hatte, wurde es ab September 1976 von der DDR aufgehoben.

Aus Anlaß der Eröffnung des grenznahen Verkehrs wurden im Berichtszeitraum aus dem Verkehrshaushalt Investitionen an folgenden Übergängen und deren Zufahrten vorgenommen:

Bergen (Dumme)	rd. 2,1 Millionen DM
Duderstadt	rd. 0,9 Millionen DM
Herleshausen	rd. 1,0 Millionen DM
Eußenhausen	rd. 7,3 Millionen DM
Rottenbach b. Coburg	rd. 2,6 Millionen DM.

Im Zeitraum August 1974 bis Juli 1976 betrug die Zahl der Reisenden 874 380 Personen, wobei der Anteil der Reisenden, die den Pkw benutzten, monatlich zwischen 83 und 91 Prozent lag.

II. Eisenbahnen

1. Während des Berichtszeitraumes wurden an *Investitionen* vorgenommen:

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn 1
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 821, Goethestraße 56, 5300 Bonn-Bad Godesberg 1, Telefon (0 22 21) 36 35 51

A. Beseitigung von Bahnübergängen durch Bauwerke

Im Zonenrandgebiet				vergleichbarer Bauhaushalt		Anteil der	
des Landes		Zahl der Bauwerke	Gesamtausgaben TDM	im jeweiligen Bundesland TDM	im gesamten Bundesgebiet TDM	Spalte 2 von Spalte 3 in %	Spalte 2 von Spalte 4 in %
		1	2	3	4	5	6
Schleswig-Holstein	fertig	5	10 385	15 100	239 300 (683 600)	*68,8*	*4,3* *(1,5)*
	noch im Bau	2	2 100	2 100		*100,0*	
Niedersachsen	fertig	5	18 949	75 868	239 300 (683 600)	*25,0*	*7,9* *(2,8)*
	noch im Bau	3	19 211	51 223	239 300	*37,5*	
Hessen	fertig	1	3 000	94 810	239 300 (683 600)	*3,2*	*1,3* *(0,4)*
	noch im Bau	3	7 089	88 532		*8,0*	
Bayern	fertig	5	4 138	24 206	239 300 (683 600)	*17,1*	*1,7* *(0,6)*
	noch im Bau	3	1 427	10 783		*13,2*	
insgesamt (Ausgaben 1974 bis 1976)	fertig	16	36 472	209 984	239 300 (683 600)	*17,4*	*15,2* *(5,3)*
(Ausgaben 1977 und später)	noch im Bau	11	29 827	152 638		*19,5*	

( ) Klammerwerte unter Einbeziehung der Brücken
Die Einzelmaßnahmen mit Ortsangaben, Ausgabebeträgen und die Inbetriebnahme der Bauwerke sind in der Anlage 1 dieses Berichts zusammengestellt.

Zugeleitet mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr — A 15/20.70.30 — vom 29. Dezember 1976.

Auszug aus diesem Schreiben:

Im Rahmen des erweiterten Verkehrswegeplans für das Zonenrandgebiet hat der Deutsche Bundestag mit Beschluß vom 22. Januar 1969 (Drucksache V/3711) den Bundesminister für Verkehr beauftragt, alle zwei Jahre — erstmals 1970 — über den Fortgang der Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes zu berichten.

Hiermit wird der vierte Bericht für den Zeitraum 1974 bis 1976 vorgelegt.

B. Ausbau von Gleisanschlüssen

des Landes		Im Zonenrandgebiet: Zahl der Bauwerke	Im Zonenrandgebiet: Gesamtausgaben TDM	vergleichbarer Bauhaushalt: im jeweiligen Bundesland TDM	vergleichbarer Bauhaushalt: im gesamten Bundesgebiet TDM	Anteil der Spalte 2 von Spalte 3 in %	Anteil der Spalte 2 von Spalte 4 in %
		1	2	3	4	5	6
Schleswig-Holstein	fertig	10	4 175	7 500	201 782	*55,7*	*2,1*
	noch im Bau	2	1 987	1 987		*100,0*	
Niedersachsen	fertig	6 (2)	6 578 (1 510)	11 341	201 782	*58,0*	*3,3*
	noch im Bau	4	13 055	14 395		*90,7*	
Hessen	fertig	8 (3)	1 970 (1 260)	4 968	201 782	*39,7*	*1,0*
	noch im Bau	—	—	—		—	
Bayern	fertig	2	256	1 325	201 782	*19,3*	*0,1*
	noch im Bau	—	—	—		—	
insgesamt (Ausgaben 1974 bis 1976)	fertig	26 (5)	12 979 (2 770)	25 134	201 782	*51,6*	*6,4*
(Ausgaben 1977 und später)	noch im Bau	6	15 042	16 382		*91,8*	

( ) = Betrag aus 1974 in Gesamtausgaben enthalten

C. Sonstige bedeutsame Vorhaben [1])

Im Zonenrandgebiet des Landes		Gesamtausgaben TDM	vergleichbarer Bauhaushalt im jeweiligen Bundesland TDM	vergleichbarer Bauhaushalt im gesamten Bundesgebiet TDM	Anteil der Spalte 2 von Spalte 3 in %	Anteil der Spalte 2 von Spalte 4 in %
		1	2	3	4	5
Schleswig-Holstein	fertig	20 720	232 400	2 542 000	*8,9*	*0,8*
	noch im Bau	17 052	17 052		*100,0*	
Niedersachsen	fertig	60 400 (5 000)	343 800	2 542 000	*17,6*	*2,4*
	noch im Bau	23 000	114 500		*20,1*	
Hessen	fertig	106 726 (5 693)	388 300	2 542 000	*27,4*	*4,2*
	noch im Bau	14 219	112 720		*12,6*	
Bayern	fertig	167 199 (30 220)	788 186	2 542 000	*21,2*	*6,6*
	noch im Bau	19 884	233 330		*8,5*	
insgesamt (Ausgaben 1974 bis 1976)	fertig	355 045 (40 913)	1 752 686	2 542 000	*20,3*	*14,0*
(Ausgaben 1977 und später)	noch im Bau	74 155	477 602		*15,5*	

( ) = Betrag aus 1974 in Gesamtausgaben enthalten

[1]) Hierzu gehören u. a.:
- Ausbau von Güterverkehrsanlagen
- Ausbau und Verbesserung von Gleisanlagen
- Änderungen an bestehenden Eisenbahnüberführungen
- Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit an Bahnübergängen
- Modernisierung der Signal- und Fernmeldeanlagen
- Erneuerung von Hochbauten der Deutschen Bundesbahn usw.

In dem Berichtszeitraum fiel der Schwerpunkt der Bauarbeiten der Elektrifizierung der Strekke Lehrte–Braunschweig–Helmstedt, deren Inbetriebnahme Ende 1976 erfolgte. Die Erschließungswirkung dieser Maßnahme wird noch dadurch verstärkt, daß nunmehr eine durchgehend elektrifizierte Strecke zu den Niederlanden und Belgien besteht. Mit der Inbetriebnahme der Elektrifizierung der Strecke Coburg–Neustadt b. Coburg ab Ende 1975 wurde ebenfalls ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung des Leistungsangebotes im Zonenrandgebiet erreicht.

Wie in dem Bericht des Bundesministers für Verkehr 1974 über den Fortgang der Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes (Drucksache 7/2992) dargelegt, wurde die Vorleistung der Deutschen Bundesbahn in bezug auf die Bereitstellung der Containerbahnhöfe in Göttingen und Marktredwitz nicht ausreichend in Anspruch genommen und daher inzwischen zurückgezogen.

Die Konzentration des Stückgutverkehrs nach dem Modell 400 zum 1. Juni 1976 hat zu keinen nennenswerten Schwierigkeiten geführt.

Das Zonenrandgebiet wird von den IC-Linien Hamburg–Hannover–Bebra–Frankfurt/M.–Basel und Bremen–Hannover–Fulda–Würzburg–Mün-

chen berührt. Diese Linien schließen das Zonenrandgebiet über die Bahnhöfe Hamburg, Hannover, Göttingen, Bebra, Fulda und Würzburg an den schnellen Fernzugverkehr der DB an.

Durch die Elektrifizierung von Strecken, die Modernisierung von Eisenbahnanlagen auf wichtigen Strecken und die Auswirkungen der Maßnahmen der Konjunkturprogramme der Bundesregierung erreichte die Bauindustrie im Zonenrandgebiet einen Beschäftigungsstand, der dem der Bauindustrie im anschließenden Bundesgebiet nicht wesentlich nachstand.

2. Über die im Bericht des Jahres 1974 (Drucksache 7/2992) genannten Maßnahmen hinaus wurden von der Bundesregierung in den Jahren 1974 bis 1976 der Deutschen Bundesbahn in folgendem Umfang Genehmigungen zur Verlagerung schwacher Verkehre von der Schiene auf die Straße für Strecken im Zonenrandgebiet erteilt:

— dauernde Einstellung des Gesamtbetriebes auf 173 km Strecken
— Verlagerung nur des Personenverkehrs auf die Straße von 540 km Strecken.

Der Entscheidung ging in jedem Einzelfall eine intensive Beratung in der besonders dafür eingerichteten interministeriellen Arbeitsgruppe voraus.

Soweit bei der Streckenstillegung nur der Reisezugbetrieb betroffen wurde, ist die Verkehrsbedienung in allen Fällen durch die Deutsche Bundesbahn übernommen worden. Dies bedeutet in der Regel für die Verkehrsnutzer wegen der häufigeren Halte der Busse und der damit verbundenen ortsnäheren Bedienung eine Verkehrsverbesserung.

Die Maßnahmen im Güterverkehr erstreckten sich nur auf besonders verkehrsschwache Strekken; Voraussetzung war das Vorhandensein günstiger Ausweichstellen. In einem Fall wurde zur Vermeidung wirtschaftlicher Nachteile für die örtlichen Betriebe die Genehmigung zur Einstellung des Güterzugbetriebes versagt.

Die Einzelmaßnahmen auf verkehrsschwachen Strecken im Zonenrandgebiet sind für den Berichtszeitraum in der Anlage 2 sowie in der anhängenden Kartenübersicht (Karten 1 bis 3) aufgeführt.

Mit den 1974 bis 1976 genehmigten Maßnahmen ist das in den Jahren 1964 bis 1967 erstellte Stufenprogramm für die Verlagerung schwacher Verkehre von der Schiene auf die Straße abgeschlossen.

Von den Vorschlägen der Deutschen Bundesbahn über ein betriebswirtschaftlich optimales Streckennetz vom 22. Januar 1976 werden auch Eisenbahnstrecken im Zonenrandgebiet betroffen. Um eine einseitig aus wirtschaftlichen Erwägungen motivierte Entscheidung über die Aufrechterhaltung bzw. Stillegung von Eisenbahnstrecken zu vermeiden, wird gegenwärtig ein integriertes Bewertungsverfahren erarbeitet, mit dem die gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen alternativer Verkehrsbedienungen beurteilt werden können. Neben raumordnerischen und regionalpolitischen Kriterien wird die spezifische Siuation des Zonenrandgebietes durch eine regionale Präferenzierung dieses Grenzraumes erfaßt und bewertet.

In die Arbeiten sind die fachlich angesprochenen Ressorts und die Länder eingeschaltet.

III. Bundesfernstraßen

Im Bericht des Jahres 1974 (Drucksache 7/2992) wurde bereits auf die vorgeschriebene Überprüfung des Bedarfsplanes für den Ausbau der Bundesfernstraßen gemäß § 4 des Ausbauplangesetzes hingewiesen.

Die Überprüfung des Bedarfsplanes war außer der gesetzlichen Forderung auch aus nachfolgenden Gründen notwendig:

— z. T. wesentliche Änderung (Reduzierung) der Strukturdatenbasis
— Akzentverschiebung im Verhältnis des Straßenbaus zum öffentlichen Personennahverkehr
— Anlegung strenger ökonomischer Maßstäbe aufgrund der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung
— Energie- und umweltpolitische Situation.

In die Überprüfung wurden diejenigen Maßnahmen der bisherigen ersten Dringlichkeitsstufe einbezogen, die Ende des Jahres 1975 weder realisiert noch in Angriff genommen waren. Hinzu kamen weitere ausgewählte Maßnahmen der bisherigen zweiten und dritten Dringlichkeitsstufe, so daß insgesamt Maßnahmen in einem Umfang von rd. 74 Mrd. DM untersucht wurden. Die übrigen Maßnahmen der zweiten und dritten Dringlichkeit wurden in die Überprüfung nicht einbezogen und in den neuen Bedarfsplan als „möglicher weiterer Bedarf" nachrichtlich aufgenommen. Es wird Aufgabe von ergänzenden Untersuchungen sein, diesen Bereich dahin gehend zu untersuchen, welche Strecken auch künftig als Bundesfernstraßenbedarf anzusehen sind.

Bei der Überprüfung wurde davon ausgegangen, mit den verfügbaren Mitteln folgende Planungsziele vorrangig zu verwirklichen:

— Erhaltung der Substanz des vorhandenen Straßennetzes
— Beseitigung von Unfallschwerpunkten und von Verkehrsengpässen
— Abbau von bestehenden Umweltbeeinträchtigungen im Straßenbau
— Beitrag des Straßenbaus zur Erschließung strukturschwacher Gebiete.

Zur Bestimmung der Maßnahmen, die nach diesen Zielen als vorrangig einzustufen waren, wurde ein Bewertungsverfahren auf der Grundlage einer Kosten-Wirksamkeitsrechnung angewandt, das die Umsetzung der Planungsziele in die Praxis offenlegt.

Durch das Einbeziehen der Kosten wurde ein Anreiz für sparsamere Planungen gegeben. Dies führte in vielen Fällen zu einer Reduktion der ursprünglich geplanten Fahrspurenzahl, d. h. anstelle einer bislang geplanten Autobahn wird versucht, den erstrebten Zweck durch einen vorerst halbseitigen Teilausbau oder nur durch Verbesserung des Bundesstraßennetzes zu erreichen.

Bei den Nutzenberechnungen ging neben der verkehrlichen Wertigkeit vor allem auch der Beitrag geplanter Straßen zur besseren Verkehrserschließung in die Rechnung ein (raumordnerische Kriterien). Grundlage hierfür sind die von den zuständigen Fachressorts nach bundeseinheitlichen Kriterien erstellten Pläne und Programme. Dies sind das Bundesraumordnungsprogramm in der am 14. Februar 1975 von der Ministerkonferenz für Raumordnung verabschiedeten Fassung und der Rahmenplan der Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur in der Fassung des Beschlusses des Planungsausschusses der Wirtschaftsressorts des Bundes und der Länder vom 20. März 1975. Mit der Abstützung auf die genannten Programme wurde ein Ineinandergreifen der verschiedenen Förderungsaktivitäten angestrebt.

Gerade die raumordnerischen Kriterien haben sich auf die zu bewertenden Maßnahmen im Zonenrandgebiet im Hinblick auf die Dringlichkeitsreihung aus folgenden Gründen positiv ausgewirkt:

1. Die raumordnerischen Kriterien wurden gezielt auf die in den genannten Programmen ausgewiesenen strukturschwachen Gebiete angewandt, wobei das Zonenrandgebiet in dem Rahmenplan der Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur vollständig und im Bundesraumordnungsprogramm überwiegend als strukturschwach ausgewiesen ist.

2. Ein eigenständiges Kriterium „Lage einer zu bewertenden Maßnahme im Zonenrandgebiet" hat darüber hinaus zu einer weiteren Förderung des Zonenrandgebietes geführt.

3. Wesentlich war jedoch, daß die raumordnerischen Kriterien mit dem doppelten Gewicht gegenüber den verkehrlichen Kriterien in das Bewertungsverfahren eingegangen sind und so eine Reihe von Maßnahmen in den strukturschwachen Gebieten somit also auch im Zonenrandgebiet, in die vorrangige Dringlichkeitsstufe I a des neuen Bedarfsplanes aufgenommen wurden, die bei gleichgewichtiger Behandlung von Verkehr und Raumordnung nicht diese hohe Dringlichkeitseinstufung erfahren hätten.

Im folgenden werden einige besonders wichtige Baumaßnahmen, die während des Berichtszeitraumes im Zonenrandgebiet fertiggestellt bzw. in Angriff genommen wurden, unterteilt nach den einzelnen Bundesländern aufgeführt.

Eine Übersicht über alle Einzelmaßnahmen des Bundesfernstraßenbaus im Zonenrandgebiet wird in der Anlage 3 gegeben, sie sind auch in Karten 1 bis 3 mit der Nummernfolge der Übersicht dargestellt.

a) Schleswig-Holstein

Schwerpunkt des Bundesfernstraßenbaus im Zonenrandgebiet von Schleswig-Holstein ist der Bau der BAB Hamburg–Flensburg (A 7). Von der insgesamt 199,6 km langen Strecke stehen dem Verkehr bereits 173,9 km zur Verfügung. Mit der Fertigstellung der Gesamtstrecke kann im Jahre 1978 gerechnet werden.

Von Bedeutung ist auch der Weiterbau der BAB Hamburg–Heiligenhafen (A 1) über Neustadt/Holstein hinaus nach Norden. Der Abschnitt Bad Schwartau–Neustadt/Holstein konnte im Juli 1975 auf einer Länge von rd. 21 km dem Verkehr übergeben werden. Mit den Bauarbeiten für den Abschnitt Neustadt/Holstein–Lensahn wird noch 1976 begonnen.

Im schleswig-holsteinischen Zonenrandgebiet wurden in den Jahren 1974 und 1975 zusammen rd. 380 Millionen DM für Straßenbaumaßnahmen des Bundes ausgegeben. Das sind rd. 80 % der gesamten Straßenbauinvestitionen des Bundes in Schleswig-Holstein.

Für das Jahr 1976 sind rd. 170 Millionen DM vorgesehen.

Im einzelnen sind neben der A 1 für den Zeitraum 1974/75 folgende Maßnahmen besonders erwähnenswert:

— B 207, Verlegung bei Mölln
— B 76, Verlegung bei Plön, I. Bauabschnitt
— B 203, Verlegung zwischen Eckernförde und Kappeln
  Abschnitt Vogelsang/Grünholz bis Karby

b) Niedersachsen

Im Zonenrandgebiet des Landes Niedersachsen wurden in den Jahren 1974 und 1975 zusammen rd. 241 Millionen DM für Maßnahmen an Bundesfernstraßen ausgegeben. Das sind rd. 20 % der Straßenbauinvestitionen des Bundes im Lande Niedersachsen.

Für das Jahr 1976 sind rd. 125 Millionen DM vorgesehen.

Im einzelnen sind für 1974/75 folgende Maßnahmen besonders erwähnenswert:

— B 27 a, Neubau einer Zubringerstraße von Marzhausen zur BAB Hannover–Kassel
— B 4, Ausbau von Lukaszell bis Radau
— B 243, Verlegung bei Ochtersum
— B 27, Ausbau am Rotenberg zwischen Gieboldehausen und Herzberg.

c) Hessen

Im hessischen Zonenrandgebiet wurden in den Jahren 1974 und 1975 zusammen rd. 205 Millionen DM für Straßenbaumaßnahmen des Bundes ausgegeben. Das sind rd. 16,3 % der gesamten Straßenbauinvestitionen des Bundes in Hessen.

Für das Jahr 1976 sind rd. 96 Millionen DM vorgesehen.

Im einzelnen sind für den Zeitraum 1974/75 folgende Maßnahmen besonders erwähnenswert:

- B 7, Beseitigung von zwei schienengleichen Bahnübergängen bei Ober- und Niederkaufungen
- B 7, Verlegungen bei Harmuthsachsen und Waldkappel
- B 7, Umgehungen von Kassel-Kaufungen bis Helsa sowie Ausbau zwischen Helsa und Fürstenhagen
- B 27, Umgehungen Marzhausen, Sontra und Gruben
- B 40, Umgebung Neuhof
- B 62, Südumgehung Bad Hersfeld
- B 83, Umgehung Altmorschen
- B 254, Verlegung zwischen Fulda und Großenlüder.

Das hessische Zonenrandgebiet ist außerdem durch die Fertigstellung der BAB Ruhrgebiet–Kassel (A 44) im Jahre 1975 nunmehr besser erschlossen und angebunden. Die Reisezeiten von Kassel ins Ruhrgebiet haben sich hierdurch erheblich verringert.

d) Bayern

Im bayerischen Zonenrandgebiet wurden in den Jahren 1974 und 1975 zusammen rd. 376 Millionen DM für Straßenbaumaßnahmen des Bundes ausgegeben. Das sind rd. 26 % der gesamten Straßenbauinvestitionen des Bundes in Bayern.

Für das Jahr 1976 sind rd. 204 Millionen DM vorgesehen.

Im einzelnen sind für den Zeitraum 1974/75 folgende Maßnahmen besonders hervorzuheben:

- A 3, Regensburg–Passau

  Der Abschnitt Deggendorf–Iggensbach sowie der Donauübergang Schalding sind fertiggestellt.

  Die Bauarbeiten im Abschnitt Iggensbach–Passau/Süd sind angelaufen. Die Gesamtstrecke Deggendorf–Paussau/Süd (B 12) soll bis Ende 1979 dem Verkehr zur Verfügung stehen.
- A 93, Regensburg–Weiden
  Fertiggestellt sind die Westumgehung Regensburg und der Abschnitt Klardorf–Pfreimd. Der Abschnitt Pfaffenstein–Regensburg/Nord wird 1977 fertiggestellt. Mit dem Bau der Zwischenabschnitte Regensburg/Nord bis Klardorf wird in den Jahren 1976 bzw. 1977 begonnen.
- A 92, München–Deggendorf
  Mit den Bauarbeiten des Abschnittes Sautorn (B 8)–Deggendorf ist 1976 begonnen worden. Die Fertigstellung ist voraussichtlich im Jahre 1978.
- B 4, Verlegung in Coburg
- B 4, Verlegung bei Forchheim
- B 12/388, Verlegung in Passau
- B 22, Neubau von Cham bis Rötz
- B 289, Verlegung bei Kulmbach
- B 303, Verlegung Pfaffendorf–Ibind.

Die folgende Tabelle vermittelt eine Übersicht der in den Jahren 1974 und 1975 getätigten Investitionen.

Investitionen 1974 und 1975

Land	Länder mit Anteil am Zonenrandgebiet			
	Gesamtausgaben		Anteil Zonenrandgebiet	
	Millionen DM	%	Millionen DM	%
1	2	3	4	5
Schleswig-Holstein	480	*100*	380	*80*
Niedersachsen	1 200	*100*	241	*20*
Hessen	1 256	*100*	205	*16*
Bayern	1 446	*100*	376	*26*
insgesamt ...	4 382	*100*	1 202	*27*
nachrichtlich:				
Bundesgebiet	rd. 10 000	*100*	1 202	*12*

IV. Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden

1. Auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) in der Fassung vom 13. März 1972 fördert der Bund Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Dabei wird jeweils die Hälfte des zweckgebundenen Aufkommens aus den 6 Pf/l der Mineralölsteuer auf Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des kommunalen Straßenbaus aufgeteilt. Die Förderung eines Vorhabens aus den Finanzhilfen des Bundes beträgt bis zu 60 %, im Zonenrandgebiet bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten.

Im Bereich des kommunalen Straßenbaus werden die zur Verfügung stehenden Mittel entsprechend dem Kraftfahrzeugbestand der Länder auf die Länder verteilt. Dabei werden die im Zonenrandgebiet zugelassenen Kraftfahrzeuge 1,25mal so hoch bewertet, wie die Kraftfahrzeuge in den anderen Gebieten. Die Länder stellen jeweils für ihre Gebiete Förderungsprogramme auf. Maßnahmen mit zuwendungsfähigen Kosten über 5 Millionen DM sind an die Zustimmung des Bundesministers für Verkehr gebunden.

Für den Bereich des ÖPNV stellt dagegen der Bundesminister für Verkehr aufgrund von Vorschlägen der Länder und im Benehmen mit ihnen ein einheitliches Förderungsprogramm für das gesamte Bundesgebiet auf.

Die Finanzhilfen, die für den kommunalen Straßenbau sowie für den öffentlichen Personennahverkehr in den Jahren 1974 und 1975 im Zonenrandgebiet aufgewendet wurden, sind in der folgenden Tabelle aufgeschlüsselt:

Verteilung der Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Land	Kommunaler Straßenbau		Öffentlicher Personennahverkehr		GVFG Mittel im Zonenrand-gebiet insgesamt Millionen DM	Anteil Zonenrand-gebiet Sp. 6×100: (Sp. 2+Sp. 4) %
	Gesamte Maßnahmen des Landes nach dem GVFG Millionen DM	Maßnahmen im Zonen-randgebiet Millionen DM	Gesamte Maßnahmen des Landes nach dem GVFG Millionen DM	Maßnahmen im Zonen-randgebiet Millionen DM		
1	2	3	4	5	6	7
Schleswig-Holstein	125,94	108,77	20,05	14,88	123,65	*85*
Niedersachsen	225,48	93,28	134,67	9,26	102,54	*28*
Hessen	180,67	52,67	339,36	8,00	60,67	*12*
Bayern	390,79	145,41	334,61	5,92	151,33	*21*
insgesamt	922,88	400,13	828,69	38,06	438,19	*25*
nachrichtlich:						
Bundesgebiet	2 003,94	*20 %*	2 102,37	*2 %*	438,19	*11*

2. Der in § 4 des Zonenrandförderungsgesetzes vom 5. August 1971 (BGBl. I S. 1237) ausgesprochenen Verpflichtung zur Förderung von Verkehrsverbünden entspricht die Novelle von 1969 zum Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Nach § 8 PBefG sind die Landesverkehrsbehörden verpflichtet, im Interesse der Verkehrsnutzer die regionale Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen zu fördern.

An den im Zonenrandgebiet entstandenen Tarif- und Verkehrsgemeinschaften sind Unternehmer aller Verkehrsträger des Straßenpersonenverkehrs beteiligt. Besondere Bedeutung kommt hierbei den Busdiensten von Bahn und Post zu, welche die Verkehrsbedienung des Zonenrandgebietes entscheidend mitgestalten. Auch hiermit erfüllt der Bund seine Verpflichtung, das Zonenrandgebiet besonders zu fördern.

3. Seit Juli 1973 bestehen an folgenden Straßenübergängen zur DDR Omnibuslinien, die vor allem für den grenznahen Verkehr eingerichtet und ausgestaltet sind:

Lübeck–Selmsdorf

Lauenburg–Horst

Bergen–Salzwedel

Duderstadt–Worbis

Herleshausen–Wartha

Mellrichstadt–Meinigen

Coburg–Eisfeld

Die Zahl der Benutzer der Omnibusverbindungen nahm im Jahre 1975 um ca. 5 % zu. In den Jahren 1973 bis 1975 wurde folgendes Fahrgastaufkommen gezählt (nur Einreise in die DDR):

1973	62 035	Reisende
1974	74 453	Reisende
1975	77 940	Reisende.

V. Bundeswasserstraßen, Luftfahrt

1. Das Investitionsvolumen für die Bundeswasserstraßen sowie der seewärtigen Zufahrten (einschließlich der Anteile der Länder) betrug in den Jahren 1974/75 rd. 1 640 Millionen DM. Für 1976 sind rd. 830 Millionen DM vorgesehen. Der Anteil der Wasserstraßeninvestitionen im Zonenrandgebiet liegt in den Jahren 1974 bis 1976 bei rd. 28 %. In den betroffenen Regionen wird dadurch ein Beitrag zur Verbesserung der Standortbedingungen geleistet.

Das umfangreiche Sicherungsprogramm für das Kanalbett des Nord-Ostsee-Kanals, des verkehrsreichsten Seeschiffahrtskanals der Welt, wird fortgesetzt. Das Gesamtprogramm, das bis 1984 abgeschlossen sein wird, ist gegenwärtig etwa zu 60 % abgewickelt. Durch Nutzen-Kosten-Untersuchungen wurde festgestellt, daß — abgesehen von einigen Rationalisierungsinvestitionen im Bereich der Verkehrslenkung — über das laufende Sicherungsprogramm hinausgehende Ausbaustrategien nicht wirtschaftlich sind.

Die Vertiefung der Untertrave, der Zufahrt zum Ostseehafen Lübeck, auf 9,5 m unter NN für Seeschiffe bis zu 14 000 tdw wird im wesentlichen bis Ende des Jahrzehnts abgeschlossen sein.

Für den Elbe-Lübeck-Kanal, dem Binnenschiffahrtsstraßenanschluß Lübecks, wurde durch Nutzen-Kosten-Untersuchungen ermittelt, daß von den möglichen Investitionsalternativen lediglich eine Mindestinstandhaltung des Kanals zur Erhaltung seiner Verkehrsfunktion für den derzeitigen und den künftig zu erwartenden Verkehr gesamtwirtschaftlich vertretbar ist. Obwohl andere Investitionsvorhaben der Bundesverkehrswegeplanung sich als gesamtwirtschaftlich effektiver erwiesen haben, ist im Hinblick auf die Erhaltung und Stärkung der Wirtschaft im Zonenrandgebiet vorgesehen, für die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen ab 1977 Haushaltsmittel bereitzustellen.

Das bedeutendste Wasserstraßenprojekt im Zonenrandgebiet, der Bau des Elbe-Seitenkanals, ist im Berichtszeitraum fertiggestellt worden. Diese neue Wasserstraße schließt die durch die Grenzziehung großenteils von ihrem Hinterland abgeschnittenen Seehäfen Hamburg und Lübeck an das westeuropäische Wasserstraßennetz an und verbessert zugleich die Standortbedingungen in dem bisher wenig erschlossenen niedersächsischen Zonenrandgebiet. Der Nordabschnitt des Elbe-Seitenkanals wurde am 5. Dezember 1975, der gesamte Kanal am 15. Juni 1976 in Betrieb genommen. Durch einen Dammbruch bei Lüneburg ist der Kanal allerdings seit dem 18. Juli 1976 unterbrochen; die Sperrung der Wasserstraße und die Beseitigung der Schäden wird mehrere Monate dauern.

Im Zusammenhang mit dem Bau des Elbe-Seitenkanals steht der Ausbau des Mittellandkanals, der gegenwärtig einzigen weiträumigen Verbindung der Wasserstraßennetze West- und Osteuropas. Auch für die Versorgung von Berlin (West) kommt dem Mittellandkanal erhebliche Bedeutung zu. Der Teilabschnitt zwischen dem Elbe-Seitenkanal und dem Zweigkanal nach Salzgitter ist bereits fertiggestellt.

Für das bayerische Zonenrandgebiet ist der Weiterbau des Main-Donau-Kanals von Bedeutung. Nicht zuletzt zur Stärkung der Wirtschaft des bayerischen Zonenrandgebietes wird dieses Projekt fortgesetzt, obwohl in einer Nutzen-Kosten-Untersuchung im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung festgestellt worden war, daß diesem Vorhaben unter Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten keine Priorität zukommt. Der Schwerpunkt der Bauarbeiten liegt jetzt auf der Südstrecke des Main-Donau-Kanals zwischen Nürnberg und Kelheim, sowie an der Donau oberhalb Regensburg. Kelheim soll von der Donau her 1978 angeschlossen sein. Es ist vorgesehen, die Kanalverbindung und den Donauausbau oberhalb Straubing bis Mitte der achtziger Jahre fertigzustellen. Anschließend werden die Arbeiten an der Strecke Straubing–Vilshofen in Angriff genommen.

2. Die von einigen Bundesländern eingesetzte Arbeitsgruppe zur Untersuchung des Regionalluftverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland ist zu dem Ergebnis gelangt, daß ein Regionalluftverkehr wirtschaftlich und ohne Subventionierung auf längere Sicht nicht durchführbar ist. Infolgedessen sieht sich die Gruppe auch nicht in der Lage, im gegenwärtigen Zeitpunkt die Bildung einer Einheitsgesellschaft zu empfehlen. Sie hält es vielmehr für zweckmäßig, den von der z. Z. einzigen Regionalfluggesellschaft durchgeführten Luftverkehr durch streckenspezifische Zuschüsse der begünstigten Bundesländer und Gebietskörperschaften wirtschaftlich dauerhaft abzusichern. Eine finanzielle Beteiligung des Bundes kommt nicht in Betracht.

Übersicht der Anlagen

Karten

Anlage 1

A. Zusammenstellung der Investitionen für Eisenbahnkreuzungsbauwerke

Ort Bezeichnung	Bahnlinie	km	Straße	Gesamt-ausgaben TDM	Inbetrieb-nahme im Jahr
1	2	3	4	5	6
a) **Schleswig-Holstein**					
Plön	Kiel–Neustadt	33,510	B 76 StrÜ	3 100	1976
Barderup	Neumünster–Flensburg	162,492	Feldweg, StrÜ	615 *)	1976
Weding	Neumünster–Flensburg	162,934	K 36, StrÜ	600 *)	1976/77
Sierksdorf	Lübeck–Puttgarden	26,270	Privat, EÜ	2 840	1975
Ratekau	Lübeck–Puttgarden	10,365	L 181, EÜ	1 500 *)	1977/78
Scharbeutz	Lübeck–Puttgarden	20,581	B 432, StrÜ	2 600	1975
Harrislee	Flensburg–Padborg	169,625	BAB	1 230	1975
				12 485	
b) **Niedersachsen**					
Bienenbüttel	Uelzen–Hamburg	118,677	EÜ Bienenb.	2 700	1976
Peine „Westumgehung"	Hannover–Braunschweig	34,175	im Zuge der B 444	11 000	1975
Klein Süstedt	Lehrte–Harburg	90,250	K 8	1 364	1976
Suderburg	Lehrte–Harburg	85,533 86,362	K 9/ K 27	2 049	1975
Königslutter	Braunschweig–Helmstedt	23,525	L 290	1 836	Herbst 1976
				18 949	
nachrichtlich (im Bau)					
Peine Neubau Nord-Süd-Brücke	Hannover–Braunschweig	35,093	Bahnhofstr.	3 000 (1 000 TDM GVFG)	vsl. 1976 Fußgänger-brücke vsl. 1978 Straßen-brücke
Vechelde	Hannover–Braunschweig	47,708	L 475	2 111	vsl. 1977
Hildesheim Bahnübergänge			Marien-burger Str. Feldstr. Goslarsche Str.	14 100 (4 700 TDM GVFG)	vsl. 1980
				19 211	

*) Gesamtausgaben noch nicht bekannt

noch Anlage 1

Ort Bezeichnung	Bahnlinie	km	Straße	Gesamtausgaben TDM	Inbetriebnahme im Jahr
1	2	3	4	5	6
c) **Hessen**					
Niedervellmar	Hann Münden–Kassel	161,030	L 3386	3 060	vsl. 1977
Niedervellmar	Hann Münden–Kassel	160,800	Ortsweg	1 050	vsl. 1977
Obersuhl	Halle–Guntershausen	192,440	L 3248	3 000	1976
Mecklar	Frankfurt (Main)–Göttingen	160,196	K 1	2 979	1977
				10 089	
d) **Bayern**					
Bf Deggendorf Neubau einer Bahnsteig- und Fußgängerunterführung	Landshut–Eisenstein	72,369	Fußweg	480	1975 DB-Anteil 100 %
Alkofen Neubau einer Straßenüberführung	Passau–Obertraubling km 24,847	24,393 25,212	Gmd. Straße DB-Anteil	620	1975
Passau–Heining Neubau einer Eisenbahnüberführung	Passau–Obertraubling km 4,583	4,661	Ortsstraße DB-Anteil	1 311	1976
Parkstein–Hütten Auflassung des BÜ km 11,481 durch eine Straßenüberführung	Weiden–Bayreuth	11,481	GV-Straße DB-Anteil	177	1975
Bamberg Südtangente	Nürnberg–Bamberg	60,257	Ortsstraße DB-Anteil	1 550	1974
				4 138	
nachrichtlich (im Bau)					
Langenisarhofen Neubau einer Straßenüberführung	Passau–Obertraubling km 43,289	42,982 43,620	Gmd. Straße DB-Anteil	660	vsl. 1976
Neuenreuth Neubau einer SBR (B 2) und Auflassung eines BÜ (B 2 alt)	Schnabelwaid–Bayreuth Neubau SBR: aufzulassender BÜ:	9,775 9,911	B 2 davon DB-Anteil	667,0	vsl. 1976
Kulmbach Neubau einer SBR und Aufhebung eines BÜ	Bamberg–Hof Neubau SBR: aufzuhebender BÜ:	60,621 60,683	im Zuge der B 85 Gemeindeverbindungsweg nachrichtlich	vsl. 100,0 *)	vsl. 1976
				1 427	

*) Gesamtausgaben noch nicht bekannt

Anlage 2

Streckenstillegungsmaßnahmen

A. Genehmigte Maßnahmen

Lfd. Nr.	Strecke	Land	Zeitpunkt der Entscheidung	Art der Maßnahmen: dauernde Einstellung des Gesamtbetriebes von ... bis ...	km	Art der Maßnahmen: dauernde Einstellung des Reisezugbetriebes von ... bis ...	km	Zeitpunkt der Durchführung
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Burg West–Orth (Fehm.)	Schleswig-Holstein	14. 6. 74	Petersdorf (Fehm.)–Orth (Fehm.)	4			1. 12. 74
2	Lübeck-Travemünde Hafen–Niendorf (Ostsee)	Schleswig-Holstein	21. 6. 74	Lübeck-Travemünde Hafen–Niendorf	5			29. 9. 74
3	Malente-Gremsmühlen–Lütjenburg	Schleswig-Holstein	7. 1. 76			Malente-Gremsmühlen–Lütjenburg	17	30. 5. 76
4	Lütjenbrode Süd/Ost–Heiligenhafen	Schleswig-Holstein	21. 1. 76	Abzw. Lütjenbrode Süd-Lütjenbrode	2	Lütjenbrode Ost-Heiligenhafen	5	30. 5. 76
5	Schwarzenbek–Bad Oldesloe	Schleswig-Holstein	4. 2. 76			Schwarzenbek–Bad Oldesloe	36	30. 5. 76
6	Uelzen–Dannenberg Ost	Niedersachsen	19. 2. 75			Uelzen–Dannenberg Ost	45	1. 6. 75
7	Lüchow–Dannenberg West	Niedersachsen	4. 3. 75			Lüchow–Dannenberg West	18	1. 6. 75 [1])
8	Großdüngen–Bad Gandersheim	Niedersachsen	28. 7. 75			Bodenburg–Bad Gandersheim	23	28. 9. 75
9	Scharzfeld–St. Andreasberg West	Niedersachsen	4. 8. 75	Odertal–St. Andreasberg West	8			28. 9. 75
10	Schandeloh–Abzw. Grafhorst	Niedersachsen	4. 8. 75			Schandeloh–Abzw. Grafhorst	28	28. 9. 75
11	Lehre–Brunsrode–Flechtorf	Niedersachsen	1. 9. 75	Lehre–Brunsrode–Flechtorf	3			31. 12. 75
12	Salzgitter Bad–Jerxheim	Niedersachsen	5. 9. 75	Mattierzoll–Jerxheim	8	Salzgitter Bad–Mattierzoll	30	31. 12. 75
13	Celle–Plockhorst	Niedersachsen	27. 2. 71	Wathlingen–Uetze	11			30. 5. 76
14	Langelsheim–Altenau (Oberharz)	Niedersachsen	5. 2. 76	Langelsheim–Altenau	34			30. 5. 76
15	Peine–Edemissen	Niedersachsen	27. 2. 76	Stederdorf–Edemissen	5			30. 5. 76

[1]) Erstmalig wurde der Reisezugbetrieb mit Genehmigung vom 20. April 1960 am 4. Juli 1960 eingestellt. Mit Genehmigung vom 29. Mai 1965 wurde der Reisezugbetrieb am 23. August 1965 wiederaufgenommen.

noch Anlage 2

Lfd. Nr.	Strecke	Land	Zeitpunkt der Entscheidung	Art der Maßnahmen: dauernde Einstellung des Gesamtbetriebes von ... bis ...	km	Art der Maßnahmen: dauernde Einstellung des Reisezugbetriebes von ... bis ...	km	Zeitpunkt der Durchführung
1	2	3	4	5	6	7	8	9
16	Stockheim (Oberh.)–Lauterbach (Hess.) Nord	Hessen	12. 11. 74	Oberseemen–Oberwald	10	Stockheim–Oberseemen und Oberwald–Lauterbach Nord	55	28. 9. 75
17	Hünfeld–Treischfeld	Hessen	19. 2. 72	Eiterfeld–Treischfeld	10			31. 12. 75
18	Ebersdorf b. Coburg–Fürth a. Berg	Bayern	13. 3. 74	Wörlsdorf-Hassenberg–Fürth a. Berg	3	Ebersdorf–Wörlsdorf-Hassenberg	20	1. 6. 75
19	Neustadt (Waldnaab)–Eslarn	Bayern	14. 11. 74			Floß-Eslarn	40	1. 6. 75
20	Bayreuth-Altstadt–Hollfeld	Bayern	13. 8. 73	Bayreuth-Altstadt–Hollfeld	27			28. 9. 75
21	Wiesau (Oberpf.)–Bärnau (Oberpf.)	Bayern	21. 2. 75			Tirschenreuth–Bärnau	13	28. 9. 75
22	Breitengüßbach–Dietersdorf (Oberfr.)	Bayern	4. 8. 75			Breitengüßbach–Dietersdorf	32	28. 9. 75
23	Holenbrunn–Leupoldsdorf	Bayern	4. 8. 75			Holenbrunn–Leupoldsdorf	11	28. 9. 75
24	Waldkirchen (Niederbayern)–Haidmühle (Niederbayern)	Bayern	24. 2. 75	Jandelsbrunn–Haidmühle	17			31. 12. 75
25	Mellrichstadt–Fladungen	Bayern	9. 9. 75			Mellrichstadt–Fladungen	18	30. 5. 76
26	Nabburg–Schönsee (Oberpf.)	Bayern	7. 1. 76			Nabburg–Schönsee	46	30. 5. 76
27	Bad Neustadt (Saale)–Königshofen i. Grabfeld	Bayern	7. 1. 76			Bad Neustadt–Königshofen	23	30. 5. 76
28	Münchberg–Selbitz	Bayern	4. 2. 76	Schauenstein–Selbitz	6	Helmbrechts–Schauenstein	5	30. 5. 76
29	Kronach–Nordhalben	Bayern	24. 2. 76			Kronach–Nordhalben	25	30. 5. 76
30	Gemünden (M)–Waigolshausen	Bayern	24. 2. 76			Gemünden (M)–Waigolshausen	40	30. 5. 76
31	Neusorg–Fichtelberg	Bayern	27. 2. 76			Neusorg–Fichtelberg	15	30. 5. 76
32	Coburg–Görsdorf	Bayern	11. 3. 76	Coburg–Görsdorf	15			30. 6. 76
	insgesamt:				173		540	

B. Versagte Genehmigung

Lfd. Nr.	Strecke	Land	Zeitpunkt der Entscheidung	dauernde Einstellung des Gesamtbetriebes	km	dauernde Einstellung des Reisezugbetriebes	km	Zeitpunkt der Durchführung
33	Neustadt (Waldnaab)–Eslarn	Bayern	14. 11. 74	Vohenstrauß–Eslarn	25			s. auch lfd. Nr. 19

Anlage 3

Übersicht über die während des Berichtszeitraumes 1974 bis 1976 fertiggestellten oder in Kürze beendeten Bundesfernstraßenbauvorhaben außer BAB-Neubau

lfd. Nr.	B-Straße/ BAB-Betriebs-strecke	Bezeichnung des Bauvorhabens	Baukosten Millionen DM
		Schleswig-Holstein	
		a) fertiggestellt	
1	B 4	Deckenverstärkung Kiel–Molfsee	0,800
2	B 76	Ausbau in Kronshagen	2,500
3	B 76	Deckenerneuerung Eutin–Middelburg	0,700
4	B 201	Ausbau in Treia	2,300
5	B 201	Ausbau Grumby–Loit	2,500
6	B 203	Ausbau Schulendamm–Kl. Wittensee	2,500
7	B 203	Verlegung zwischen Eckernförde und Kappeln, Abschnitt Vogelsang–Grünholz bei Karby	16,500
8	B 206	Linksabbiegespur bei Hartenholm	0,600
9	B 206	Radweg Hitzhusen–Bad Bramstedt	0,500
10	B 207	Wirtschaftswegtunnel bei Breitenfelde	0,800
11	B 404	Deckenerneuerung Kreisgrenze Segeberg–B 75	0,800
12	B 430	Ausbau Ascheberg–Plön	2,100
13	B 432	Radweg Groß Niendorf–Bad Segeberg	1,200
14	B 432	Brückenneubau bei Groß Niendorf	1,000
15	B 199	Verstärkung und Erneuerung der Fahrbahndecke zwischen Wees und Nübelfeld	0,900
16	B 203	Erneuerungsarbeiten Schleibrücke Kappeln	0,600
17	B 503	Ausbau Dänischenhagen–Sprenge (alt)	0,900
18	B 202	Deckenerneuerung Rasdoerfer Passau–Selent	0,700
19	B 75	Ausbau Einmündung Eulenkrugstraße und Siedlung am Hagen	0,500
20	B 199	Ausbau Stadum–Hörup, Teilstrecke Kreisgrenze Schleswig–Flensburg/Nordfriesland–Hörup	1,000
21	B 201	Ausbau Loit–Buschau einschließlich OD Loit	1,200
22	B 202	Ausbau in Erfde	1,500
23	B 203	Ausbau Hamdorf–Elsdorf	1,400
24	B 203	Ausbau in Klein-Wittensee	1,000
25	B 203	Ausbau in Rendsburg (Thormannplatz) Teilbereich Straßenbauarbeiten	2,100
26	B 430	Ausbau Bruhnskoppel–Bornhöved	2,600
27	B 432	Ausbau in Bad Segeberg (Ziegelstr.)	1,400
28	B 501	Ausbau in Cismar	1,400
29	B 75	Ausbau Bargteheide–Elmenhorst	1,500
30	B 75	Radweg Hamburg–Hansfelde	0,700
31	B 207	Verlegung bei Mölln	25,900
32	B 404	Elbe–B 5	7,400

noch Anlage 3

lfd. Nr.	B-Straße/ BAB-Betriebs-strecke	Bezeichnung des Bauvorhabens	Baukosten Millionen DM
33	B 76	Verlegung bei Plön, I. Bauabschnitt	7,000
34	B 202	AS Kiel–Russee bis AK Kiel-West Teilbereich: Herstellung des Autobahnkreuzes Kiel-West	56,900
35	B 207	Bad Schwartau–nördl. Neustadt	125,100
		b) bis Ende 1976 voraussichtlich fertiggestellt	
36	A 205	Änderung von abzuweisenden Schutzeinrichtungen (Schutzplanken)	1,000
37	A 205	Deckenerneuerung L 16–B 76	1,200
38	A 1	6streifiger Ausbau zwischen Landesgrenze Hamburg/SH und AD Schwartau	11,500
39	A 7	Hamburg–Flensburg Teilstrecke Tarp–B 199	67,000
40	A 7	Hamburg–Flensburg	2,000
41		Teilbereich: Herstellung der beidseitigen Verkehrsanlage „Hüttener Berge"	
42	B 202	Osterrönfeld–Ostenfeld, Teilstrecke Schülldorf–Ostenfeld	13,400
43	B 199	Verstärkung und Erneuerung der Fahrbahndecke zwischen Nübelfeld und Gelting	0,700
44	B 199	Deckenerneuerung Gelting–Kappeln, Teilbereich: Ausbau der Kreuzungen bei Bebeck und Gundelsby	0,800
45	B 205	Deckenerneuerung K 45–Timmaspe	0,600
46	B 430	Deckenerneuerung Plön–Engelau	1,000
47	B 4	Deckenerneuerung Norderstedt–Kayhucke	0,500
48	B 75	Erneuerungsarbeiten Herrenbrücke Lübeck	0,700
49	B 75	Deckenerneuerung Herrenbrücke Lübeck (Vorlandbrücke)	0,700
50	B 207	Deckenerneuerung Elmenhorst–Breitenfelde	0,800
51	B 76	Ausbau Südrampe Levensauer Hochbrücke	0,600
52	B 202	Ausbau südlich Friedrichsholm	2,200
53	B 203	Ausbau in Rendsburg (Thormannplatz), Teilbereich: DB Tunnel und Tunnel Gerhardsdamm	0,700
54	B 201	Ausbau Kleinbrebel–Süderbrarup	1,500
55	B 207	Ausbau in Bad Schwartau	0,600
56	B 432	Ausbau Itzstedt–L 81, I. Bauabschnitt	1,900
57	B 432	Radweg Groß Niendorf–Bad Segeberg, Teilstrecke: Kraus I–Mözen und Travetal	0,500
58	B 208	Ausbau in Bad Oldesloe	2,800
59	B 209	Kurvenbegradigung und Erneuerung der Bachbrücke bei Lütau	0,600
60	B 199	Verlegung von Flensburg bis einschließlich Handewitt	14,000
61	B 203	Verlegung zwischen Eckernförde und Kappeln, Teilstrecke Anschlußstelle Karby	2,800

noch Anlage 3

lfd. Nr.	B-Straße/ BAB-Betriebs-strecke	Bezeichnung des Bauvorhabens	Baukosten Millionen DM
		Niedersachsen	
		a) fertiggestellt	
62	B 71	Fahrbahndecke mit Verbreiterung Uelzen–Salzwedel (Verbesserung der Zufahrt zum Grenzübergang Bergen/Salzwedel)	0,893
63	B 216	Ausbau Lüneburg–Dannenberg	1,050
64	A 2	Grunderneuerung zwischen Zweidorfer Holz und AS Peine (Nord- und Südseite)	3,900
65	A 2	Neubau der Brücke über den Mittellandkanal bei Wenden	4,800
66	A 2	Tank- und Rastanlage Lehrte-Nordseite	1,500
67	A 2	Grundinstandsetzung einschließlich Brücken km 187,1 bis km 194,2	8,800
68	A 2	Grenzkontrollpunkt Helmstedt II. Bauabschnitt	1,100
69	B 64	Ausbau bei Greene	1,590
70	B 82	Ortsdurchfahrt Schöppenstedt	0,450
71	B 241	endgültige Deckschicht zwischen Goslar und Sellerfeld	1,250
72	B 242	Ausbau bei Münchehof	2,050
73	B 243	Verlegung bei Gittelde–Badenhausen	3,850
74	B 244	Helmstedt–Velpke	2,000
75	B 498	Ausbau im Okertal	2,250
76	A 2	Grenzkontrollpunkt Helmstedt III. Bauabschnitt	0,800
77	B 3	Ausbau bei Einbeck	1,000
78	B 27	Verlegung am Rotenberg	4,400
79	B 65	Ausbau des Knotens B 65/L 413 in der Gemarkung Equord	1,650
80	B 241	Ortsdurchfahrt Dorste	0,700
81	B 241	Ortsdurchfahrt Katlenburg	0,800
82	B 494	Stedum–Rosenthal	1,800
83	B 494	Ortsdurchfahrt Clauen	0,810
84	A 2	Brückenhebungen	2,000
85	B 4	Rottorf–Borstel	1,500
86	B 191	Sellien–Zernien	1,100
87	B 209	Lüneburg–Adendorf	1,200
88	B 209	Adendorf–Brietlingen	1,100
89	B 216/ L 221	Ausbau der B 216 (Lüneburg)	0,600
90	B 248	Frisser–Schaafhausen (Radwegtunnel)	0,600
91	B 493	Ortsdurchfahrt Quarnstedt	0,540
92	B 445	Ortsumgehung Rimmerode	1,973
93	B 445	Aufweitung der Eisenbahnüberführung	3,184
94	B 4/82	B 4 Schladener Berg B 82 Ortsdurchfahrt Schladen	0,918
95	B 6/248	Deckschicht bei Salzgitter–Hohenrode	1,538
96	B 241	Ortsdurchfahrt Clausthal–Zellerfeld	1,948

noch Anlage 3

lfd. Nr.	B-Straße/ BAB-Betriebs-strecke	Bezeichnung des Bauvorhabens	Baukosten Millionen DM
97	B 6	Deckschicht nördlich und südlich von Jerstedt	1,120
98	B 4	Lukaszoll–Gut Radau	9,300
99	B 243	Verlegung bei Ochtersum	7,760
100	B 444	Kleine Westumgehung Peine (einschließlich Madamenweg)	4,380
101	B 494	Verlegung Hildesheim–Drispenstedt	7,524
102	B 1	Ausbau der Ortsdurchfahrt Feldbergen	0,651
103	B 444	Ausbau in der Ortsdurchfahrt Peine (Celler Straße)	0,926
104	A 7	Erneuerung der Fahrbahndecke zwischen AS Göttingen–AS Friedland (km 268,86 bis km 271,80)	1,800
105	A 7	Erneuerung der Fahrbahndecke zwischen AS Lutterberg und Landesgrenze Hessen	1,100
106	A 7	Erneuerung der Fahrbahndecke zwischen AS Göttingen und AS Friedland (km 271,80–km 277,22)	1,750
107	B 497	bit. Deckschicht in der Gemeinde Schönhagen von km 17,7 bis km 23,0	0,998
108	B 27 a	Zubringer Mariengarten–Marzhausen	10,274
109	B 82	Ausbau der B 82 (Schladen–Schöningen) von km 5,750 bis km 8,000 zwischen Berklingen und Schöppenstedt	0,830
110	B 82	Ausbau der B 82 (Schladen–Schöningen) von km 2,335 bis km 3,492 zwischen Sommenstedt und Berklingen	0,530
		b) bis Ende 1976 voraussichtlich fertiggestellt	
111	B 4	Ortsdurchfahrt Sprakensehl	0,530
112	B 248	Knülhof–Ildehausen	1,300
113	B 243	Herrhausen–Münchehof	1,005
114	B 3	Ortsumgehung Salzderhelden, Straßenbau	2,470
115	B 3	Ortsumgehung Salzderhelden, Brückenbau	7,500
116	B 241	Deckschicht zwischen Goslar und Zellerfeld	1,180
117	B 498	Ausbau Altenau–Dammhaus I. Bauabschnitt	1,170
118	B 6	Ausbau Ortsdurchfahrt Bad Harzburg, Ilsenburger Straße	0,815
119		entfällt	
120	B 4	Deckschicht zwischen Bad Harzburg–Braunschweig	1,743
121	B 242	Deckschicht zwischen Clausthal–Zellerfeld–Bad Grund	0,890
122	B 6	Deckschicht zwischen Goslar–Bad Harzburg	0,800
123	B 444	Ausbau Wehnsen–Edemissen	1,620
124	B 6	Erneuerung der Deckschicht zwischen Grasdorf–Wartjenstedt	0,730
125	B 214	Ausbau in den Gemarkungen Wipshausen und Harvesse	0,880
126	B 214	Erneuerung der Fahrbahn in der Gemarkung Kl. Schwülper	0,690
127	A 7	Änderung an Schutzeinrichtungen (Schutzplanken) von AS Seesen bis AS Northeim/Nord und von AS Friedland bis AS Lutterberg	1,550
128	A 7	Teilgrunderneuerung von km 243,790 bis km 246,080	1,500
129	A 7	Teilgrunderneuerung von km 247,290 bis km 249,960	0,880

noch Anlage 3

lfd. Nr.	B-Straße/ BAB-Betriebsstrecke	Bezeichnung des Bauvorhabens	Baukosten Millionen DM
130	A 7	Fahrbahnerneuerung im Bereich der Bauwerke 2082/2083 (südlich der AS Seesen)	0,580
131	A 7	Erneuerung im Innerstetal	1,010
132	A 7	Erneuerung der Fahrbahndecke zwischen km 281,300 bis km 289,980	1,400
133	A 7	Deckengrunderneuerung mit Bau von Standspuren zwischen Göttingen und Northeim	23,650
134	A 7	Ausbau der AS Nörten–Hardenberg	7,800
135	B 241	Ausbau zwischen Uslar und Sohlingen	0,551
136	B 243	Ausbau vor und hinter Barbis	0,714
137	B 243	Ausbau Ortsdurchfahrt Osterhagen	1,100
138	B 241	Ausbau Ortsdurchfahrt Sohlingen	0,650
139	B 241	Ausbau zwischen Schönhagen und Kammerborn	0,530
140	B 241	Ausbau Ortsdurchfahrt Schönhagen	0,615
141	B 80	Ausbau in Hann Münden–Questenberg	6,700
142	B 27	Ausbau zwischen Wollbrandshausen und Gieboldehausen	1,700
143	B 27	Ausbau zwischen Waake und Ebergötzen	1,850
144	B 490	Erneuerung der Deckschicht im Zuge der B 490 (Salzgitter–Braunschweig) von km 24,950 bis km 30,000 in der Gem. Stederburg und Rüningen	0,640
145	B 4	Fahrbahndecke Lüneburg–Häcklingen	0,620
146	B 209	Soltau–Lüneburg Ausbau Ortsdurchfahrt Drögennindorf	1,050
147	A 2	Schwerlastprogramm — 15 Brücken von Helmstedt bis Peine	3,500
148	A 2	Grundinstandsetzung einschließlich Brücken km 194,8 bis km 212,500	16,600

Hessen

a) fertiggestellt

lfd. Nr.	B-Straße/ BAB-Betriebsstrecke	Bezeichnung des Bauvorhabens	Baukosten Millionen DM
149	B 7	Ausbau zwischen Dachsberg (Obervellmar) und Brandkurve	2,300
150	B 7	Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges bei Niederkaufungen	3,500
151	B 7	Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges bei Oberkaufungen	2,500
152	B 7	Verlegung bei Harmuthsachsen	5,600
153	B 7	Verlegung bei Waldkappel	3,500
154	B 7	Ausbau der Ortsdurchfahrt Walburg	1,400
155	B 7	Bau einer dritten Fahrspur zwischen Hessisch-Lichtenau und Walburg	1,300
156	B 7	Ausbau der Ortsdurchfahrt Oetmannshausen	0,600
157	B 7	Ausbau zwischen Fürstenhagen und Hessisch-Lichtenau	1,300
158	B 27	Umgehung Marzhausen	6,800
159	B 27	Beseitigung von 2 Bahnübergängen westlich Niederhone (Eschwege-West)	8,000

noch Anlage 3

lfd. Nr.	B-Straße/ BAB-Betriebsstrecke	Bezeichnung des Bauvorhabens	Baukosten Millionen DM
160	B 27	Verlegung bei Gruben	5,200
161	B 27	Verlegung bei Sontra	12,800
162	B 27	Ausbau zwischen Eichenzell und Rothemann	1,000
163	B 62	Verlegung bei Bad Hersfeld	11,000
164	B 83	Umgehung Altmorschen	5,300
165	B 83	Bau einer Diemelbrücke in Trendelburg	2,300
166	B 84	Ausbau von Hünfeld bis zur K 61	1,300
167	B 84	Ausbau zwischen der L 3173 und Rasdorf	1,800
168	B 253	Bau einer 3. Fahrspur zwischen Melsungen und der A 7	0,900
169	B 254	Ausbau in der Ortsdurchfahrt Fulda (Bardostraße)	2,100
		b) bis Ende 1976 voraussichtlich fertig	
170	A 7	Umbau der Verkehrsanlage der Tank- und Rastanlage Kassel-Söhre I. Bauabschnitt	1,200
171	B 7	Ausbau zwischen Waldkappel und Bischhausen I. Bauabschnitt	1,800
172	B 7	Ausbau in der Ortsdurchfahrt Datterode	1,000
173	B 40	Ausbau zwischen Neuhof und Flieden	1,900
174	B 278	Ausbau in der Ortsdurchfahrt Seiferts der Gemeinde Ehrenberg	0,900
175	B 278	Ausbau in der Ortsdurchfahrt Wendershausen	1,300
176	B 451	Ausbau in der Ortsdurchfahrt Großalmerode	1,900
177	B 458	Ausbau in der Ortsdurchfahrt Dipperz	0,900
		Bayern	
		a) fertiggestellt	
		— Unterfranken —	
178	B 19	Ausbau nördlich Eußenhausen (Verbesserung der Zufahrt zum Grenzübergang Eußenhausen/Meiningen)	0,670
179	B 19	Ausbau südlich Münnerstadt	2,400
180	B 19	Ausbau in Unsleben	1,096
181	B 19	Entlastungsstraße in Neustadt a. d. Saale (Reststrecken)	6,200
182	B 26	Mainbrücke Eltmann	2,459
183	B 26	Verlegung bei Eschenbach	1,604
184	B 287	Ausbau zwischen Trimberg und Euerdorf	1,755
		— Oberfranken —	
185	B 2	Ausbau bei Gefrees	1,000
186	B 2	Verlegung nördlich und südlich Schnabelwaid	1,700
187	B 2	Ausbau in und südlich Pegnitz	2,670
188	B 4	Ausbau in Gleußen	1,950
189	B 4	Ausbau in Lautertal (Verbesserung der Zufahrt zum Grenzübergang Rottenbach/Eisfeld)	2,600

noch Anlage 3

lfd. Nr.	B-Straße/ BAB-Betriebs-strecke	Bezeichnung des Bauvorhabens	Baukosten Millionen DM
190	B 4	Verlegung nördlich Speiersberg	1,500
191	B 22	Verlegung zwischen Donndorf und Eckersdorf	2,240
192	B 22	Ausbau westlich Speichersdorf	1,400
193	B 85	Ausbau nördlich und südlich Heinersreuth	1,000
194	B 85	Ausbau in Ludwigstadt	1,400
195	B 85	Ausbau bei Friedrichsburg (südlich Kronach)	1,500
196	B 85	Ausbau nördlich Steinbach	2,300
197	B 173	Ausbau westlich Trieb	1,700
198	B 173	Ausbau westlich Selbitz	1,500
199	B 289	Ausbau in Untersteinach	2,000
200	B 303	Verlegung zwischen Marktredwitz und Arzberg (Reststrecke)	1,500
		— Oberpfalz —	
201	B 14	Ausbau in und westlich Wernberg	1,520
202	B 14	Ausbau zwischen Wernberg und Wittschau	1,350
203	B 14	Verlegung bei Braunetsrieth	1,810
204	B 14	Ausbau östlich Wieselrieth	2,100
205	B 14	Verlegung bei Hirschau	1,408
206	B 15	Ausbau nördlich Tirschenreuth	1,650
207	B 15	Ausbau in Weiden	2,201
208	B 16	Verlegung bei Roding	1,380
209	B 85	Verlegung bei Untertraubenbach	4,600
210	B 299	Ausbau nördlich Krummenaab	2,303
211	B 470	Ausbau westlich Weiden	1,514
		— Niederbayern —	
212	B 8	Deckenbau westlich Schalding	1,200
213	B 11	Ausbau in Zwiesel	1,150
214	B 22	Verlegung bei Schönthal	8,000
215	B 388	Ausbau westlich Erlau	1,300
216	B 388	Verlegung östlich Untergrießbach	1,100
217	B 388	Ausbau südlich Loewmühle	1,020
		b) bis Ende 1976 voraussichtlich fertig	
		— Unterfranken —	
218	B 26	Verlegung bei Steinbach	2,100
		— Oberfranken —	
219	B 85	Ausbau in Steinbach	1,400
220	B 289	Nordumgehung Kulmbach, I. Bauabschnitt	27,800

noch Anlage 3

lfd. Nr.	B-Straße/ BAB-Betriebsstrecke	Bezeichnung des Bauvorhabens	Baukosten Millionen DM
		— Oberpfalz —	
		keine	
		— Niederbayern —	
221	B 11	Ausbau bei Hochbruck (Teilstrecke befahrbar)	2,800
222	B 12	Ausbau in Passau (Lückenschluß zwischen Schanzelbrücke und Ilzstadt) — Teilstrecke —	7,000
223	B 12	Ausbau Passau–Straßkirchen (Teilstrecke)	2,000
224	B 85	Ausbau westlich Eppenschlag	1,200
225	B 388	Passau–Ilzstadtsanierung (ohne Tunnel)	21,100
226	B 388	Ausbau und Verlegung bei Obernzell	2,400

noch Anlage 3

Neubau von Bundesautobahnen

Lfd. Nr.	Bundes-autobahnen	Bezeichnung des Bauvorhabens	Baukosten Millionen DM
		Schleswig-Holstein	
		a) fertiggestellt	
227	A 7	Tarp–Flensburg (B 199); 14,3 km	73,0
		b) bis Ende 1976 voraussichtlich fertig	
	— Fehlanzeige —		
		c) neu in Bau genommen	
228	A 7	Busdorf–Schleswig; 7,6 km	46,8
229	A 7	Flensburg–Harrislee (dänische Grenze); 3,5 km	19,0
230	A 1	Neustadt/Holst.-Lensahn; 8,3 km	40,0
		Niedersachsen	
		a) fertiggestellt	
	— Fehlanzeige —		
		b) bis Ende 1976 voraussichtlich fertig	
	— Fehlanzeige —		
		c) neu in Bau genommen	
231	Wolfsbg.–Salzgitter	Stellfelde–Fallersleben; 2,0 km	26,2
		Bayern	
		a) fertiggestellt	
232	Regens-burg–Linz	Deggendorf–Iggensbach; 20,0 km	181,0
233	Regens-burg–Weiden	Klardorf–Lindenloh; 10,3 km	46,3

noch Anlage 3

Lfd. Nr.	Bundes-autobahnen	Bezeichnung des Bauvorhabens	Baukosten Millionen DM
		b) bis Ende 1976 voraussichtlich fertig	
	— Fehlanzeige —		
		c) neu in Bau genommen	
234	Regens-burg–Linz	Iggensbach–Passau/S.; 28,4 km	217,8
235	München–Deggendorf	Sautorn–Deggendorf; 9,8 km	46,5
236	Coburg–Bamberg–Erlangen	Verlegung bei Breitengüßbach; 3,0 km	16,0
237	Regens-burg–Pfreimd	AS Pfaffenstein bis AS Regensburg-Nord (Tunnel); 0,8 km	62,1

Die Deckenbauerneuerungen auf der BAB-Strecke München–Berlin, von der AS-Trockau bis zum Grenzübergang Hirschberg sind im wesentlichen fertiggestellt. In den Jahren 1974 und 1975 wurden hierfür nur noch geringe Restbeträge aufgewandt.

Hinsichtlich der Maßnahmen, deren Investitionen nicht direkt im Zonenrandgebiet vorgenommen werden, die aber dem Fördergebiet indirekt zugute kommen, ist zu bemerken:

Die BAB Kassel–Ruhrgebiet wurde im Jahre 1975 auf gesamter Länge fertiggestellt.

noch Anlage 3

Gegenüber dem Bericht vom 16. Dezember 1974 (Drucksache 7/2992) sind folgende Abweichungen mitzuteilen

Schleswig-Holstein: — Fehlanzeige —

Niedersachsen: — Fehlanzeige —

Hessen:

B.-Straße/ BAB-Betriebsstrecke	Bezeichnung des Bauvorhabens	Baukosten Millionen DM	Bemerkungen
B 278	Umgehung Hilders	2,800	Das Planfeststellungsverfahren ist rechtskräftig abgeschlossen. Der Bebauungsplan ist jedoch noch nicht genehmigt. Der Grunderwerb ist schwierig und muß noch durchgeführt werden. Mit dem Bau soll nach Möglichkeit 1978 begonnen werden.
B 254	Ausbau zwischen Fulda und Großenlüder einschließlich der Umgehung Maberzell	20,000	Die Maßnahme wurde im Berichtszeitraum fertiggestellt.
B 279/B 284	Umgehung Gersfeld	4,000	Das Planfeststellungsverfahren ist rechtskräftig abgeschlossen. Der Grunderwerb wird gegenwärtig durchgeführt. Mit der Baumaßnahme soll 1977 begonnen werden.

Bayern: — Fehlanzeige —

Erweiterter Verkehrswegeplan für das Zonenrandgebiet

(Berichtsstand: August 1976)

Zeichenerklärungen für die folgenden Teilkarten 1–3

Maßstab 1 : 750 000

Orte bis 50000 Einwohner	Mittenwald
„ über 50000 „	FLENSBURG
„ „ 100000 „	Kiel
„ „ 500000 „	HANNOVER
„ „ 1000000 „	HAMBURG

Deutsche Bundesbahn

Hauptbahnen (elektr)

Nebenbahnen

stillgelegte Streckenabschnitte

Bundesfernstraßen

Bundesautobahnen in Betrieb (E = Europastraßen) u. Bundesstraßen die entsprechend ausgebaut sind — E5, Anschlußstelle

Bundesautobahnen in Bau

Bundesautobahnen in Entwurf

Bundesstraßen — 58

laufende Maßnahmenummer aus der Berichts-Anlage 3 50

im Berichtszeitraum fertiggestellte Maßnahme 12 bzw. 62

vsl. bis Ende 1976 noch fertiggest. Maßnahme 38 bzw. 125

Bundeswasserstraßen

Binnenwasserstraßen mit der Tragfähigkeit unter 300 t sind nicht dargestellt

- Natürliche Binnenwasserstraßen
- Künstliche Binnenwasserstraßen
- Künstliche Binnenwasserstraßen in Bau

Natürliche Wasserläufe

begonnener oder beschlossener Ausbau

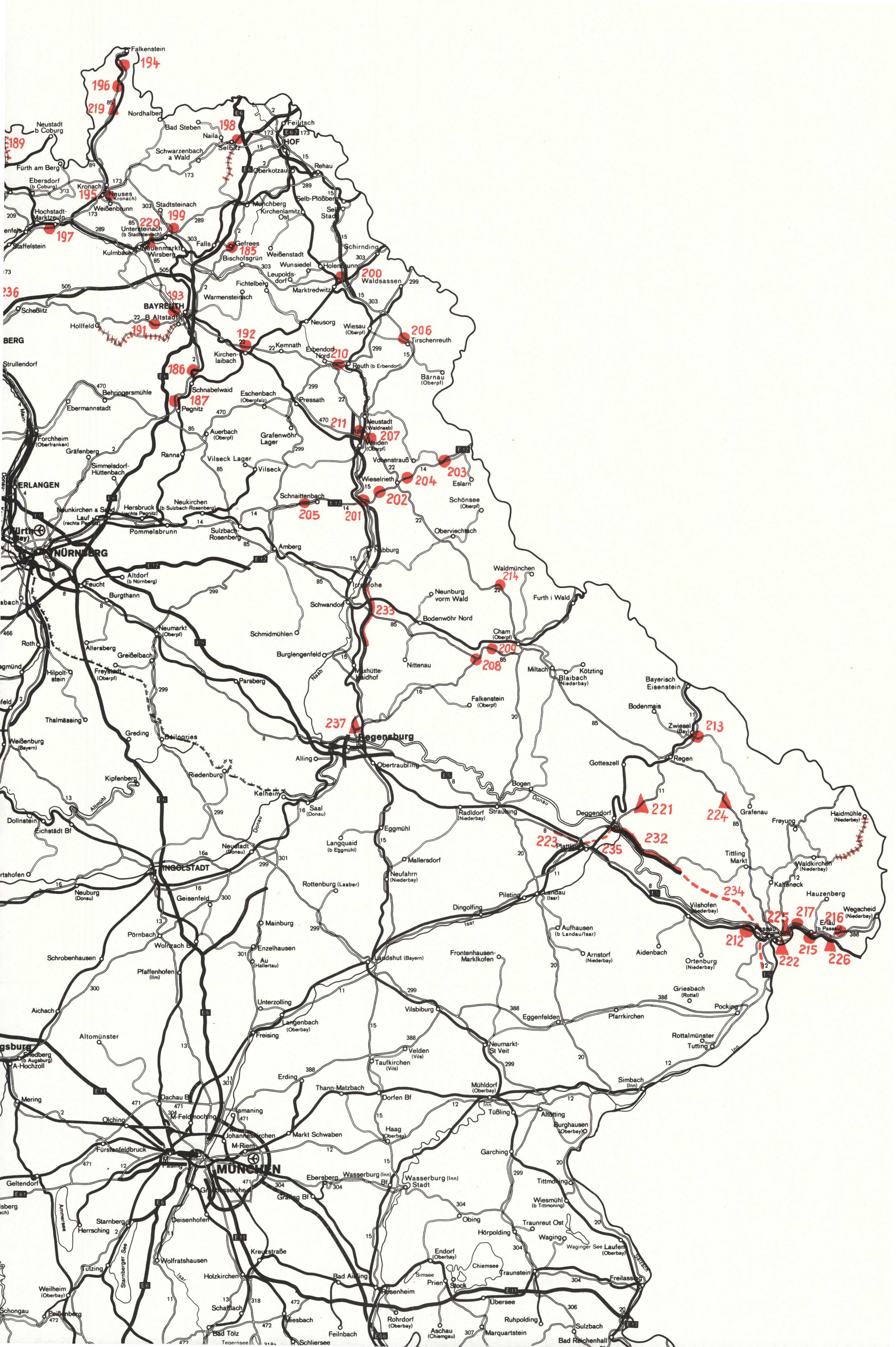
fertiggestellter Aus- oder Neubau

Luftverkehr

Verkehrsflughäfen mit Anschluß an den internationalen Flugliniendienst 



FLENSBURG
Fl. Alter Bahnhof
Harrislee
Süderbrarup
Jübek
Schl.-Altstadt
Schleswig
Eckernförde
Sprenge
Wittensee
Neuwittenbek
K West
Kiel
Rendsburg
Westensee
Selenter-See
Lütjenburg
Kieler Bucht
Fehmarn Belt
Rodby Færge
Eisenbahnfähre
Fehmarn
Puttgarden
Orth (Fehmarn)
Burg (Fehmarn)
Heiligenhafen
Oldenburg (Holst)
Malente-Gremsmühlen
Eutin
Plön
Gr. Plöner See
Ascheberg (Holst)
Hohenwestedt
NEUMÜNSTER
Neustadt (Holst)
Pönitz (Holst)
Ahrensbök
Lübecker Bucht
Niendorf (Ostsee)
L-Travem. Strand
Travemünde Hafen
Bad Segeberg
Bad Schwartau
Lübeck
L-Schlutup
Wilster
Itzehoe
Wrist
Glückstadt
Elmshorn
Bad Oldesloe
Ratzeburger See
Ratzeburg
Schaal-See
Hollenbek
Tornesch
Pinneberg
Wedel (Holst)
Hmb Ohlsenzoll
Poppenbüttel
Stade
Blankenese
Hmb-Altona
HAMBURG
Buxtehude
Harsefeld
Hmb-Bergedorf
Hmb Harburg
Aumühle
Schwarzenbek
Büchen
Lauenburg (Elbe)
Hollenstedt
Buchholz (Kr Harburg)
Wulfsen (b Lüneburg)
LÜNEBURG
Zeven (Han)
Tostedt
Rotenburg (Han)
Brockel
Dannenberg
Dannenberg West
Dannenberg Ost
Schnackenburg
Lüchow
Wustrow (Han)
Munster (Örtze)
Visselhövede
Soltau (Han)
Uelzen
Wieren
Nienbergen
Walsrode
Fallingbostel
Rethem (Aller)
Wittingen
Seitenkanal
Schwarmstedt
CELLE
Steinhuder Meer
Neustadt a Rübenberge
Wunstorf
Langenhagen (Han)
Burgdorf
Plockhorst
Gifhorn Stadt
Isenbüttel Gifhorn
Wolfsburg
W-Vorsfelde
W-Fallersleben
Edemissen
Peine
HANNOVER
Haste (Han)
Bad Nenndorf
Han-Linden
Han-Wülfel
Lehrte
Ahlten
Weetzen
Mittellandkanal
Schandelah
Braunschweig
Groß Gleidingen
Grasleben
Helmstedt
87/88
68/76
147/148





Häverstadt
Bückeburg
Rinteln
Bad Münder (Deister)
Nordstemmen
Braunschweig
Schandelah
Helmstedt
Groß Gleidingen
Broistedt
Wolfenbüttel
Schöningen
Offleben
Jerxheim
HILDESHEIM
Sg-Lebenstedt
Salzgitter
Sg-Drütte
Börßum
Salzgitter Bad
Sg-Ringelheim
HAMELN
Voldagsen
Elze (Han)
Großdüngen
Derneburg (Han)
Gronau (Han)
Sibbesse
Bodenburg
Emmerthal
Lemgo
Lage (Lippe)
Detmold
Barntrup
Blomberg
Schieder
Alfeld (Leine)
Langelsheim
Neuekrug-Hahausen
Goslar
Oker
Bad Harzburg
Vienenburg
Seesen
Bad Gandersheim
Kreiensen
Einbeck
Gittelde
Clausthal-Zellerfeld
Altenau (Oberharz)
Vorwohle
Holzminden
Höxter
Bad Lippspringe
Altenbeken
Himmighausen
Paderborn
Ottbergen
Schönhagen (Han)
Karlshafen
Uslar
Vernawahlshausen
Bodenfelde
Osterode (Harz)
St Andreasberg West
Braunlage
Northeim (Han)
Wulften
Herzberg
Siebertal
Scharzfeld
Walkenried
Rhumspringe
Duderstadt
GÖTTINGEN
Trendelburg
Hümme
Hofgeismar
Scherfede
Nörde
Warburg (Westf)
Volkmarsen
Hann Münden
Eichenberg
Obervellmar
Kassel
Wolfhagen
K-Wilhelmshöhe
Fuldahfn
Bettenhsn
Großalmerode Ost
Lohfelden
Korbach
Guntershausen
Velmeden
Walburg (Hess. Nass)
Eschwege West
Waldkappel
Heldra
Eder-Talsperre
Bad Wildungen
Fritzlar
Melsungen
Wabern (Bez Kassel)
Malsfeld
Frankenberg (Eder)
Zimmersrode
Rotenburg (Fulda)
Gilserberg
Bebra
Obersuhl
Treysa
Ziegenhain (Bez Kassel) Süd
Bad Hersfeld
Heringen (Werra)
Heimboldshausen
Philippsthal
Kirchhain (Bez Kassel)
Marburg (Lahn)
Alsfeld (Oberhess)
Niederaula
Niederjossa
Treischfeld
Londorf
Burg- u Nieder Gemünden
Lauterbach (Hess) Nord
Hünfeld
Günthers
Bad Salzschlirf
Götzenhof
Hilders (Rhön)
Fulda
Bronnzell
Laubach (Oberhess)
Seiferts
Fladungen
Hungen
Gersfeld (Rhön)
Bischofsheim (Rhön)
Mellrichstadt
Nidda
Flieden
Schlüchtern
Wildflecken
Bad Neustadt (Saale)
Stockheim (Oberhess)
Büdingen (Oberhess)
Wächtersbach
Brückenau Stadt
Königshofen im Grabfeld
Heldenbergen-Windecken
Jossa
Gelnhausen
Bad Kissingen
Hammelburg
Ebenhausen (Unterfr)
Hanau
Offenbach (Main)
Kahl (Main)
Gemünden (Main)
Wernfeld
Lohr Bf
ASCHAFFENBURG
Karlstadt (Main)
SCHWEINFURT
Waigolshausen
Haßfurt
Breitengüßbach
BAMBERG
Ober Roden
Babenhsn (Hess)
Dieburg
Groß Zimmern
Wiebelsbach-Heubach
Reinheim (Odenw)
Obernburg-Elsenfeld
Eschau-Mönchberg
Marktheidenfeld
Gerolzhofen
Volkach (Main)
Seligenstadt (b Würzburg)
Ebrach
Frensdorf
Strullendorf
Würzburg
Rottendorf
Höchst (Odenw)
Wertheim
Kitzingen
K-Etwashausen
Schlüsselfeld
Miltenberg
Scheinfeld
Demantsfurth Uhlfeld
Höchstadt (Aisch)
Forchheim (Oberfranken)
Erbach (Odenw)
Fürth (Odenw)
Wahlen
Hardheim
Tauberbischofsheim
Ochsenfurt
Walldürn
Lauda
Uffenheim
Neustadt (Aisch) Bf
Herzogenaurach
ERLANGEN
Buchen (Odenw)
Mudau
Bieberehren
Markt Erlbach
Fürth
Rodach (b Coburg)
Neustadt b Coburg
Coburg
Fürth am Berg
Ebersdorf (b Coburg)
Kronach
Dietersdorf (Oberfr)
Creidlitz
Maroldsweisach
Hofheim (Unterfr)
Rossach
Lichtenfels
Staffelstein
Hochstadt-Marktzeuln
Neuses (b Kronach)
Weißenbrunn
Ebern
Scheßlitz
Hollfeld
BAYREUTH
B Altstadt
Falkenstein
Nordhalben
Bad Steben
Naila
Selbitz
Schwarzenbach a Wald
Stadtsteinach
Untersteinach (b Stadtsteinach)
Kulmbach
Neuenmarkt Wirsberg
Falls
Warmensteinach
Kirchenlaibach
Schnabelwaid
Pegnitz
Behringersmühle
Ebermannstadt
Gräfenberg
Simmelsdorf-Hüttenbach
Auerbach (Oberpf)
Ranna
Vilseck
Hersbruck (r Pegnitz)
Neukirchen (b Sulzbach-Rosenberg)
Neunkirchen a Sand
Lauf (rechts Pegnitz)
Pommelsbrunn
Sulzbach
147/148
68/76
144
70
109/110
120
95
104/106
94
127-132
97
122
118
98
71
116
75
113
121
72
117
96
73
112
92/93
77
69
101
99
131
124
83
102
79
82
107
114/115
80
81
78
136
137
142
143
138
139/140
135
133/134
165
108
158
141
149
150
151
170
176
157
155
154
159
152
153
171
156
172
161
168
164
163
167
160
166
175
177
169
174
178
179
180
173
162
181
184
218
182
183
236
188
190
197
195
189
194
196
219
198
199
220
185
193
191
192
186
187
E8
E4
E63
E70
E5
E6
Weser
Werra
Fulda
Eder
Main
Donau
Kanal